

Sjøfartsdirektoratet

Sendt per e-post til post@sdir.no

DERES REF.: 2025/82516

VÅR REF.: 344309

DATO: 8. januar 2026

Høringsuttalelse - forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæring

1 Innledning

Advokatforeningens tillitsvalgte advokater utfører et omfattende frivillig og ulønnet arbeid for å ivareta rettsstaten, rettsikkerheten og menneskerettighetene. En del av dette arbeidet består i å utarbeide høringsuttalelser.

Advokatforeningens høringsarbeid er organisert i 29 lovutvalg, oppdelt etter særskilte rettsområder og rettslige interesseområder. Om lag hundre høringsuttalelser utarbeides av Advokatforeningens tillitsvalgte advokater hvert år.

Alle våre høringsuttalelser er forfattet av advokater med ekspertise innenfor det rettsområdet som lovforslaget gjelder. En ekspertise som ikke er hentet kun fra juridisk teori, men fra advokatenes praktiske erfaring med å bistå sine klienter – i den norske rettsstatens hverdag. Denne høringsuttalelsen er skrevet ut fra Advokatforeningens ønske om å bidra til gode lovgivningsprosesser, og gode lover.

2 Sakens bakgrunn

Vi viser til høring av forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæring, publisert den 8. oktober 2025, med høringsfrist den 8. januar 2026.

Under Parisavtalen har Norge meldt inn et mål om å redusere utslippene i 2030 tilsvarende minst 55 % av nasjonale utslipp i 1990. I klimaloven er det lovfestet at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050, hvor klimagassutslippene skal være redusert med i størrelsesorden 90 til 95 % sammenliknet med 1990. Ved vurdering av måloppnåelse skal det tas hensyn til effekten av norsk deltakelse i det europeiske klimakvotesystemet for virksomheter. I Meld. St. 25 (2024-2025) Klimamelding 2035 – på vei mot lavutslippssamfunnet legger regjeringen til grunn at lavutslippssamfunn betyr lave eller ingen utslipp i alle sektorer.

I forbindelse med Meld. St. 10 (2020-2021) Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring ble det satt en ambisjon om at Norge skal halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030 sammenlignet med 2005

Det foreslås på denne bakgrunn å innføre en forskrift for fartøy under 24 meter i akvakulturnæringen med krav om at minst 90 % av fartøyets energiforbruk skal komme fra utslippsfrie energikilder.

Denne høringsuttalelsen er i hovedsak utarbeidet av Advokatforeningens lovutvalg for fangst, fiskeri og havbruk. Lovutvalget består av Gerd Aaland Fagerli (leder), Thomas Andreassen, Mari Sørensen Aksnes, Erik Staurset Andresen, Jørgen Blix Nicolaysen og Ask Økland, som alle har lang erfaring og god kompetanse innenfor det aktuelle rettsområdet.

3 Kommentarer til forslaget

Departementets systematikk i høringsbrevet vil bli fulgt i det følgende:

3.1 Innledning

Sjøfartsdirektoratet skriver at staten vil bære om lag halvparten av kostnadene av det foreslåtte kravet gjennom reduserte skatteinntekter fra havbruksnæringen, som er en grunnrentenæring. Advokatforeningen er usikker på om dette utgangspunktet er korrekt all den tid mindre oppdrettsselskap ikke betaler grunnrente. Dette blant annet grunnet bunnfradrag på 70 millioner (2024). I lys av ovennevnte bes Sjøfartsdirektoratet vurdere hvorvidt de foreslåtte reglene vil slå uheldig ut for mindre oppdrettsselskap hvor staten ikke vil ta en del av regningen gjennom reduserte skattebyrde.

Oppdrett i sjø ligger ofte langt fra større havner og sentrale områder. Det er en næring som drives i kystdistriktene og ofte langt fra utbygd ladeinfrastruktur. Advokatforeningen er enig med Sjøfartsdirektoratet at manglende ladeinfrastruktur kan utgjøre en barriere for å få arbeids- og passasjerbåter i næringen elektrifisert, og derfor er det viktig med gode overgangsordninger og muligheter for dispensasjon.

3.2 Kommentarer til bestemmelsene

§ 2 Virkeområdet

Med hensyn til det geografiske virkeområdet, er det foreslått i utkastet at forskriften gjelder i «norsk territorialfarvann». I høringsbrevets punkt 5 står det at alle akvakulturanlegg ligger innenfor norsk territorialfarvann. Det er nok en riktig beskrivelse av dagens situasjon.

Det er imidlertid gitt nye bestemmelser om havbruk til havs, se lakstidelingsforskriften kap. 4. Akvakulturloven § 3 inneholder en bestemmelse om geografisk virkeområde. Der er det angitt at akvakulturloven gjelder både i økonomisk sone og på kontinentalsokkelen.

Det er riktignok ikke sikkert at det vil være aktuelt med arbeids- og passasjerbåter under 24 meter for havbruk til havs, men dersom det skulle bli aktuelt, er det problematisk at DNV-utredningen som ligger til grunn for forskriftsforslaget ikke synes å ha vurdert de særskilte utfordringene knyttet til elektrifisering av arbeidsfartøy for havbruk til havs. Slike fartøy vil stå overfor helt andre utfordringer enn kystnære fartøy (manglende ladeinfrastruktur, lengre avstander, mer krevende værforhold osv.). DNV-rapporten forutsetter også tilgang til landbasert ladeinfrastruktur.

Det foreslåtte geografiske virkeområdet i utkastet som nå er på høring, innebærer at forskriften ikke kommer til anvendelse for havbruk til havs utenfor territorialgrensen, og at selv om det etableres akvakultur utenfor

territorialgrensen, bør en eventuell utvidelse av virkeområdet på bakgrunn av ovennevnte, utredes grundig før den eventuelt gjennomføres.

I høringsnotatet fremkommer at «Brønnbåter og slakt-, bløgg og fôrfartøy under 24 meter faller utenfor virkeområdet». Dette kunne med fordel vært presisert i § 2. Ordlyden i § 2 er såpass vid at uten en slik presisering i bestemmelsen, kan det oppstå tolkningstvil.

§ 3 Krav om klimagassreduksjon

Rent forskriftsteknisk bør det vurderes å dele § 3 opp i flere bestemmelser. Det vil kunne øke tilgjengeligheten og gjøre forskriften enklere å forstå. For eksempel kunne syvende til og med tiende ledd være løftet ut som en egen bestemmelse med overskriften «Tidspunktene for når kravene trer i kraft».

§ 4 Rapportering og krav til dokumentasjon

Pliktsubjektet etter bestemmelsen er «rederiet». Begrepet er nærmere definert i skipssikkerhetsloven § 4. Advokatforeningen antar at det i mange tilfeller vil være et akvakulturselskap som eier fartøyet, som vil være pliktsubjektet, jf. definisjonen i lovens § 4 annet ledd. Da akvakulturnæringen antas i liten grad å være familiær med definisjonen av «rederiet» og derfor kan oppfatte bestemmelsen dit hen at det ikke gjelder dem, kan det med fordel vurderes å innarbeide en henvisning til definisjonen i skipssikkerhetsloven § 4.

§ 5 Dispensasjon

Under omtalen av § 5 første ledd i høringsbrevet, står det følgende:

«I forskriften er det rederiet som er pliktsubjekt, og for fartøy som leies inn på kontrakt kan rederiet være en annen enn innehaveren av akvakulturtillatelsen. I praksis vil det i den konkrete vurderingen av om dispensasjon skal innvilges eller ikke måtte ses hen til hva aktøren som driver akvakulturvirksomheten har gjort, eller kunne ha gjort, for å etablere tilgang til nødvendig ladeinfrastruktur, også i de tilfellene hvor «rederiet» er en annen.»

Uttalelsen skaper tolkningstvil om hvem som er det reelle pliktsubjektet etter forskriften. Dersom Sjøfartsdirektoratet mener at i realiteten er pliktsubjektet et annet enn det som fremgår av skipssikkerhetsloven § 4, bør det nedfelles i forskriften og det bør samtidig vurderes om skipssikkerhetsloven hjemler en slik utvidelse av hvem som er pliktsubjektet etter forskriften.

Det skal videre kort påpekes at innehaver av en akvakulturtillatelse typisk vil være et annet selskap i et akvakulturkonsern enn det selskapet som eier fartøy. Mange selskap/konsern har vært gjennom omorganiseringer som følge av grunnrenteskatten.

Advokatforeningen støtter at det gis en dispensasjonsadgang etter forskriften da det er usikkerhet knyttet til hva som er gjennomførbart, særlig knyttet til ladeinfrastruktur.

Advokatforeningen har videre merket seg at forskriften i utgangspunktet skal være teknologinøytral, men ordlyden i all hovedsak omhandler batteridrevne fartøy. Det gjelder også § 5 om dispensasjon. For å ivareta det teknologinøytrale aspektet er det viktig at den generelle dispensasjonsadgangen i siste ledd beholdes, f.eks. ved planer om hydrogendrevne fartøy.

3.3 Konsekvenser av forslaget

Advokatforeningen har ingen bestemt oppfatning av om kravet for eksisterende fartøy skal gjelde fra 2035 eller 2040, men vil påpeke at dette bør vurderes fortløpende sett hen til hvilke muligheter det blir for

ladeinfrastruktur i nærheten av samtlige lokaliteter langs kysten, og hvilken kapasitet nettet vil ha. I tillegg bør det ses hen til om det blir utviklet alternativ teknologi som kan bidra til nullutslipp.

Dersom kravene for eksisterende fartøy trer i kraft før det er tilstrekkelig tilgang på ladeinfrastruktur og nettkapasitet, vil dette kunne føre til mange dispensasjonssøknader. Menon Economics sin kartlegging av sjømatnæringens nettbehov (2025) viser at nettkapasiteten i mange av de viktigste akvakulturområdene er svært begrenset, noe som underbygger at dette er en problemstilling.

Med hensyn til konsekvenser av forslaget for næringen, uttaler Sjøfartsdirektoratet at næringen vil måtte tilpasse den daglige driften av fartøyene til de begrensningene som ligger i batterielektrisk drift sammenlignet med konvensjonelt drivstoff. Advokatforeningen vil påpeke at dette kan by på utfordringer da kritiske situasjoner kan oppstå plutselig og utløse et behov for å ha båter som kan være i drift døgnet rundt, f.eks. ved kraftig uvær, fare for rømming av fisk eller syk fisk. Næringen er i slike krisesituasjoner pålagt strenge krav i annet regelverk, og det vil være uheldig dersom de ulike regelverkene her trekker i motsatt retning. Advokatforeningen mener det må vurderes om 10 % hybrid fremdriftsmaskineri er tilstrekkelig for å ivareta sikkerhet ved anleggene i kritiske situasjoner.

4 Oppsummering

Advokatforeningen mener at det bør vurderes nærmere om forslaget til forskrift vil slå uheldig ut for de mindre aktørene i næringen da disse ikke vil få redusert sin skattebyrde som følge av de nye kravene.

Etter Advokatforeningens syn er det viktig med gode overgangsordninger og en dispensasjonsadgang da det er usikkerhet om forslaget lar seg gjennomføre fullt ut på kort sikt.

Advokatforeningen vil til slutt påpeke at usikkerhet ved hvem som er pliktsubjekt ved innleie av fartøy, kan gjøre at næringen organiserer seg annerledes og i større grad vil leie fartøy enn det som er tilfelle nå.

Advokatforeningen mener at kravene i forskriften kan svekke beredskapen i alvorlige krisesituasjoner hvor næringen er pålagt strenge krav gjennom annet regelverk. Dette motsetningsforholdet bør utredes nærmere før forskriften vedtas.

Vennlig hilsen



Siri Teigum
leder



Merete Smith
generalsekretær